

Wykluczeni komunikacyjnie

15 lipca 2016

Jak jesteś ze wsi, to kup se auto.

Coś, co dla każdego przemieszczającego się po Polsce jest jasne od co najmniej 15 lat, NIK obwieścił ostatnio jako odkrycie. Otóż, „samorządy na ogół nie były zainteresowane organizowaniem publicznego transportu zbiorowego dla mieszkańców”. Tak naprawdę to ograniczały się do wydawania zezwoleń i obwieszczeń, gdzie mają być przystanki komunikacyjne. Połowie skontrolowanych samorządów zwisało i powiewało, czy obywatel ma jak dojechać do szkoły, pracy czy przychodni. W języku administracyjnym nazywa się to badaniem lokalnych potrzeb przewozowych i jest ustawowo zapisanym, psim obowiązkiem władz gminnych. W tym kontekście dziwi nieco fakt, że lokalnych przewoźników sprawdzał aż co czwarty skontrolowany powiat. Albo się urzędasom nudziło, albo potrzebowali szybkiej łapówki. Bo to, co było kontrolowane, jakoś do raportu nie przeniknęło.

NIECH SIĘ ROZPADNIE

Władze lokalne, jak nie były problemem komunikacji regionalnej zainteresowane na początku lat 90., tak nadal nie są. Tuż po transformacji ustawodawca zepchnął temat na samorządy, zaś te, za przykładem władz centralnych, nie zajęły się nim w ogóle. PKS się rozsypał. Jakiś czas temu skarbniczka gminy Lelów na spotkaniu przedstawicieli samorządów dotyczącym komunikacji regionalnej oświadczyła, że problemu nie ma, bo „przecież coś tam jeździ”. Mieszkańcy wsi i miasteczek, zniechęceni pogarszającą się ofertą przewozową zaczęli porzucać transport zbiorowy na rzecz własnego samochodu. Potencjalnych pasażerów komunikacji regionalnej było więc coraz mniej. Realia rynkowe przyniosły także rzeszę przewoźników komercyjnych, niekiedy dysponujących pojedynczymi furgonami dostosowanymi do przewozu osób lub wiekowymi, jeżdżącymi na słowo honoru autobusami.

Złota era PKS-u zaczęła się w połowie lat 60. Na trasach królowały Jelcze "ogórki", które dojeżdżały do najdalszych zakątków Polski. Za Gierka PKS był potęgą. W całym kraju miał 30 tys. autobusów i zatrudniał 150 tys. osób. Sieć połączeń pokrywała ponad 95 proc. dróg w Polsce. Najdłuższe linie jechały przez całą Polskę: Zakopane – Gdańsk, Lublin – Szczecin, Wrocław – Białystok. Żeby było śmieszniej, w tych czasach PKS był przedsiębiorstwem bardzo dochodowym, państwo nie dokładało doń żadnych pieniędzy. Firma była na swoim rozrachunku i z wypracowanych zysków kupowała tabor i inwestowała w zajezdnie, dworce. PKS nakręcił też całą nową gałąź przemysłu w Polsce. Poza Jelczem rozkwitł Sanok. Tamtejszy Autosan stał się jedną z największych fabryk produkujących autobusy w Europie.

Po podziale PKS-u w 1990 r. na 176 przedsiębiorstw, w kolejnych latach część z nich została zlikwidowana albo przestała zajmować się przewozem osób, niektóre połączyły się w większe firmy. Kilkadziesiąt się sprywatyzowało. Dziś pod nazwą PKS hula prawie 140 spółek i to zarówno państwowych, samorządowych, pracowniczych oraz jak najbardziej prywatnych należących do Mobilisa i Veolii.

W historycznym roku 1990 r. PKS-ami jeździło ponad 2 mld pasażerów, roku temu autobusy przewiozły ok. 430 milionów. Mali przewoźnicy, którzy wpychają się na najbardziej opłacalne trasy i podbierają klientów PKS-om mają już ponad 20 proc. rynku. Przewożą rocznie 150-180 mln pasażerów.

Jeszcze lepiej degrengoladę PKS pokazuje to, że gdy w 2001 r. publiczni przewoźnicy mieli monopol na krajowe przewozy międzymiastowe, należało do nich 91 proc. rynku. W 2014 r. wskaźnik ten zanurkował poniżej 30 proc. I spada. PKS-y więc kombinują: prowadzą stacje paliw, kontroli pojazdów, napraw, ośrodki szkolenia kierowców, serwisy opon, warsztaty. Jeszcze w 2005 r. przewóz osób stanowił 71 proc. przychodów, dziś ledwo połowę.

Bryndzę na rynku transportu autobusowego widać szczególnie po tym co nas wozi. Ze 106 tys. zarejestrowanych autobusów tylko 17 proc. ma mniej niż 10 lat, a jedynie 2,7 proc. to maszyny nowe, mające poniżej roku. Połowę floty stanowią zaś pojazdy z co najmniej 20-letnim stażem.

JEDZIEMY AUTOSTOPEM

Wszędzie w UE komunikacja publiczna jest zadaniem własnym samorządu, a nie państwa czy przedsiębiorców. Autorzy uchwalonej pięć lat temu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym chcąc zmusić samorządy do zajęcia się problemem komunikacji, wprowadzili zmiany w zasadach rozliczeń zwrotu ulg ustawowych. Według nowych zasad przewoźnik, aby móc otrzymać zwrot ulg, będzie musiał zawrzeć umowę z lokalnym samorządem, na terenie którego realizuje komunikację. Oznacza to, że samorząd siłą rzeczy zostanie organizatorem, zaś przewoźnik operatorem. Istnieje szansa, że organizatorzy będą warunkować podpisanie umowy stawianymi przez siebie wymogami dotyczącymi taboru, oznaczeń kursów, czy rozkładów jazdy, bądź tras. Tyle tylko, że ten przepis miał wejść od stycznia 2017 roku. Nie wejdzie. Posłowie partii rządzącej już kombinują, by prawdziwe podporządkowanie transportu publicznego samorządom przesunąć na licho wie kiedy.

Gminy przywykły, że najpierw państwowy, a później komercyjny przewoźnik organizował regularną komunikację na ich terenie bez pobierania od nich za te usługi kasy. Teraz przewoźnicy komercyjni kursują wtedy i tam, gdzie im się to opłaci. Skutek jest taki, że autobusy jeżdżą tylko w godzinach szczytu, i to jedynie na trasach, gdzie jest dużo pasażerów. Małe miejscowości zostały de facto odcięte od komunikacji publicznej. Przyczyna jest prozaiczna – forsa. Gdyby samorządy zaczęły dopłacać do PKS-ów, tak jak to się dzieje z komunikacją miejską, na wsi zrobiłoby się jak w mieście.

Jeśli zaś małe gminy nadal nie będą zainteresowane losem mieszkańców komunikacyjnie wykluczonych, to nadzieję należy

pokładać w powiatach, które posiadają ustawową kompetencję do zawierania umów na refinansowanie ulg i same na terenach biernych gmin zorganizują komunikację dla tych, którzy obecnie jej nie mają.

Nic na to jednak nie wskazuje. Dworce autobusowe w tysiącach polskich miast i miasteczek, które jeszcze 20 lat temu odprawiały co parę minut autobus z jednego z kilku stanowisk, albo już są sprzedane, albo porastają perzem. Rozkłady jazdy zniknęły z nich lata temu. Pamięć o tym, o której można wsiąść do jakiegoś autobusu jest tam przekazywana z ojca na syna. Nielokals, któremu zdarzy się w takim mieście popsuć samochód, nie ma szans na dowiedzenie się, skąd i co odjeżdża. Na wsiach jest jeszcze gorzej. Można czekać i się doczekać, tyle, że jeśli autobus będzie pełny, to niekoniecznie się zatrzyma. Obrazu PKS dopełnia najbrudniejsze miejsce w Warszawie, czyli reprezentacyjny niegdyś Dworzec Zachodni. Teraz szczyt żenady, prowizorki i gigantycznych opłat za parkowanie w błocie.

TAKA DUŻA TAKSÓWKA

Samorządy mają autobusy gdzieś. – Rocznie musimy dopłacić do autobusów 500-600 tys. zł – opowiadał starosta Strzelec Opolskich, gdzie powiat przejął PKS. – Gmin jest siedem, tylko jedna wstępnie się na dopłaty zgodziła. Do pozostałych, jak nie dadzą pieniędzy, trzeba będzie drastycznie ograniczyć kursy.

Przy takim podejściu samorządów może i lepiej, że zapisy ustawy nie wejdą w życie. Z ulg dla pasażerów PKS korzysta w Polsce 15 mln osób. Po 2017 r. uprawnienia miały im przysługiwać wyłącznie u tych przewoźników, którzy podpiszą umowy z samorządami. Tymczasem na nieco ponad rok przed wejściem nowych reguł, z 314 powiatów zaledwie co dziesiąty stworzył strategię transportu publicznego, a o wyborze operatora komunikacji publicznej myśli ledwie kilka. Może zatem lepiej by ludzie mieli zniżkę do czegoś co działa źle – ale jednak, niż nie mieli ulgi wcale.

Interesujące, że dopiero NIK-owi udało się dopatrzeć, że polskie prawo w zakresie transportu publicznego nijak się ma do rozporządzeń Unii Europejskiej. Nasi obrońcy wolnoamerykanki rynkowej przeoczyli jakiś fakt, że prawo unijne daje samorządom możliwość przyznawania przewoźnikom na niektórych liniach tzw. prawa wyłącznego. Znaczy, że żaden busik, czy inna landara nie ma prawa podjechać na przystanek przed odjazdem autobusu i zgarnąć mu pasażerów. Prawo polskie pojęcia prawa wyłącznego nie zna.

Szczytem nicnierobienia samorządowców w kwestii transportu był całkowity brak kontroli. Dopiero, gdy NIK poszczuła na autobusy Inspekcję Transportu Drogowego – okazało się, że co dziesiąty autobus był w stanie technicznym nie pozwalającym na wyjazd z zajezdni. 11 z 492 skontrolowanych pojazdów wróciło do baz na lawetach i bez dokumentów.

Dramat z autobusowym transportem pozamiejskim jest i będzie. Przewoźnicy robią co chcą, samorządy nie robią nic. Izba też nie ma sensownego pomysłu, by coś zmienić. Sorki – ma. W raporcie pojawia się – zupełnie od czapy – zalecenie NIK-u, by szukać takich rozwiązań, jakie zrobiono w Szczecinie. Wprowadzono tam system transportu na życzenie. Pasażerowie pozbawionego komunikacji miejskiej osiedla Podjuchy mogą zamówić telefonicznie na konkretną godzinę autobus, który dowiezie ich do najbliższej pętli autobusowej bądź wybrany przystanek. Nie podano jednak, czy TAXI-BUS przywozi w nocy flaszkę, bądź robi zakupy.

Autorstwo: Tadeusz Jasiński

Źródło: Strajk.eu